

# Mantenere in esercizio la linea FLP di collina



# Perché questo studio?

## **1. Il GC vuole che si studi l'opportunità, la fattibilità e i costi del mantenimento del tracciato della FLP di collina.**

*(Decisione 25 giugno 2019)*

- Il DT non è favorevole al mantenimento della linea.  
Ha incaricato l'ufficio Rapp Trans AG di studiare le conseguenze della scelta
- Le Associazioni di interesse pubblico, ATA, STAN e CT-L avevano ricorso contro il progetto di smantellamento della FLP, ma non sono state sentite.
- L'ATA ha allora incaricato un gruppo di esperti professionisti di esporre gli argomenti a favore del mantenimento della linea.

## **2. I professionisti che hanno redatto lo studio sono:**

- Marco Sailer, ingegnere, pianificatore della mobilità
- Paul Romann, ingegnere SVI, esperto dell'esercizio ferroviario
- Lorenzo Custer, architetto, pianificatore della mobilità
- Antonio Borra, ingegnere

Hanno tutti alle spalle una lunga carriera nel settore della mobilità luganese.

# Come si è arrivati alla proposta di smantellare la FLP di collina

- Fino al 2010 tutti gli studi e le proposte mantenevano la FLP
- **Nel 2010** la CRTL e il DT propongono lo smantellamento della FLP
- Le reazioni alla decisione sono state forti:
  - **Ricorso del Comune di Muzzano al GC.** Risultato: sospensione della decisione
  - **Risoluzione del Municipio di Sorengo a favore del mantenimento della linea**
  - **Nella discussione sul PAL2,** il progetto del tram-treno che conteneva lo smantellamento della FLP, ha suscitato diffuse critiche e opposizioni
  - **Numerose proposte alternative** per mantenerla: Custer, ATA, CT-L, Railvalley, ...
  - **Opinione di Marco Sailer sul CdT del 12.01.2018**
  - **Opposizioni di ATA, STAN e CT-L al progetto tram-treno**

**L'OPINIONE**  
MARCO SAILER\*  
**NON HA SENSO  
SMANTELLARE  
LA STORICA FLP**

CdT del 12 gennaio 2018

# Le ragioni delle Autorità

## 1. Il Cantone:

Il DT e la CRTL vogliono smantellare la linea perché, sostengono, se mantenuta in esercizio:

- costituirebbe un **doppione** della galleria,
- richiederebbe spese supplementari,
- trasporterebbe poca utenza e
- non sarebbe approvata né sussidiata dalla Confederazione.

## 2. La Confederazione:

non sostiene le linee di trasporto pubblico che sono un **doppione**, cioè che

- hanno lo stesso scopo,
- la stessa meta e
- si fanno concorrenza tra loro.

*Confutiamo questi argomenti nelle pagine seguenti*

# Non è un doppione

## 1. Le mete sono diverse:

- Una linea va in città
- L'altra va ai treni FFS

## 2. Gli utenti sono diversi:

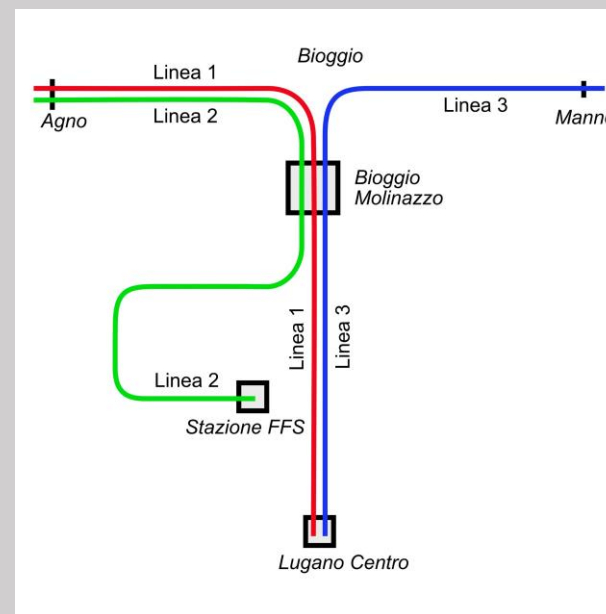
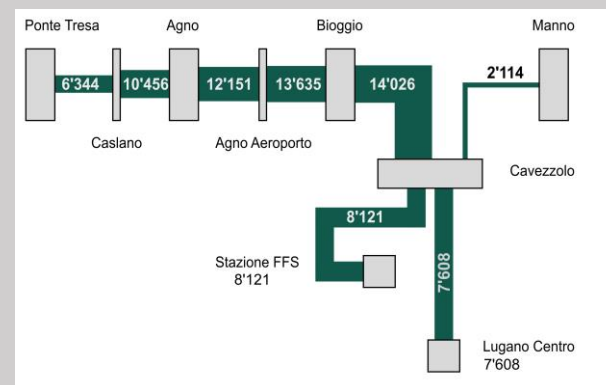
- **Metà** dei passeggeri vanno alla stazione FFS e nelle aree circostanti
- **Metà** va in città e nelle aree circostanti

## 3. Le linee sono diverse:

- La linea 1 va in città
- La linea 2 va alla stazione FFS
- Gli interscambi sono assicurati a Molinazzo

## 4. Le linee non si fanno concorrenza

- Sono complementari
- Si completano a vicenda e rendono il sistema più stabile (ridondanza)



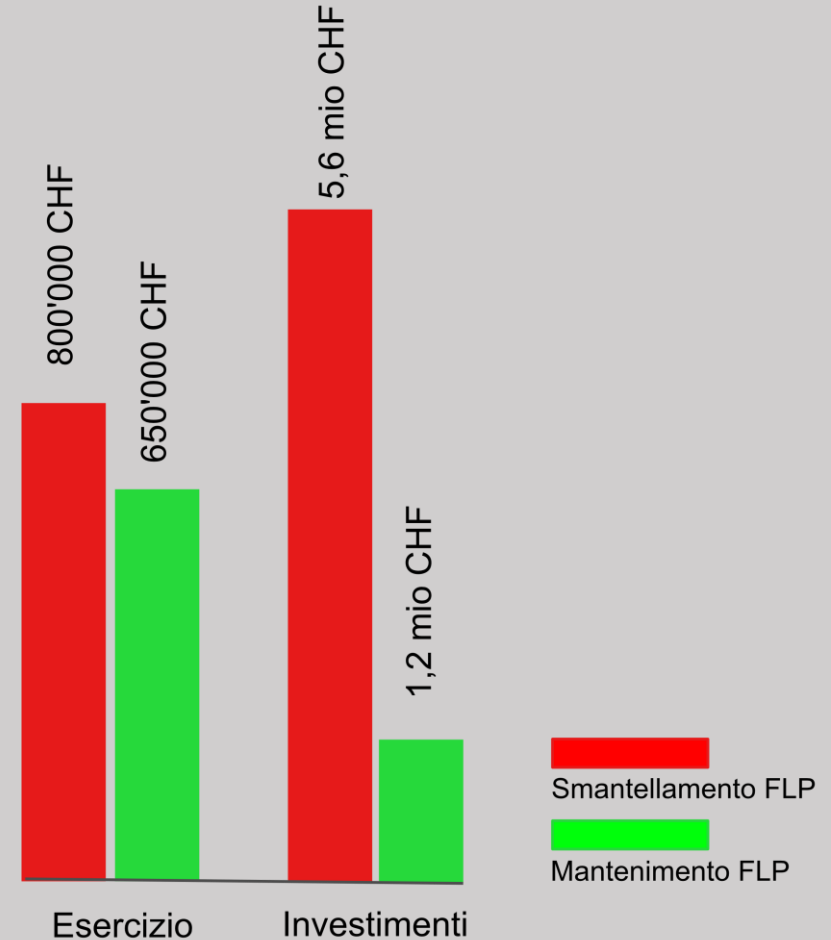
# Non costa di più

## ■ Smantellare la linea costa molto.

- **5,6 milioni** di franchi per togliere i binari e le traversine,
- **800'000 franchi annui** supplementari per realizzare una *insoddisfacente e poco affidabile* linea bus sostitutiva, dalla stazione FFS di Lugano ad Agno

## ■ Mantenere la linea è conveniente

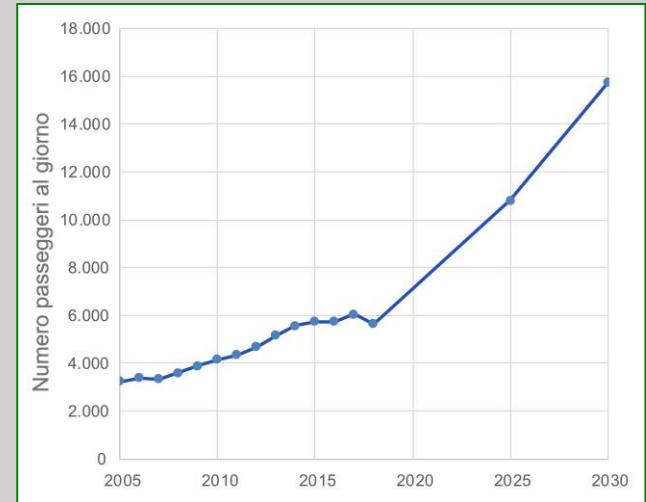
- Investimento di circa **1,2 mio franchi** per realizzare il sottopassaggio tra la stazione FLP e la stazione FFS
- **650'000 franchi** annui supplementari per l'esercizio della linea (costa meno che smantellarla)



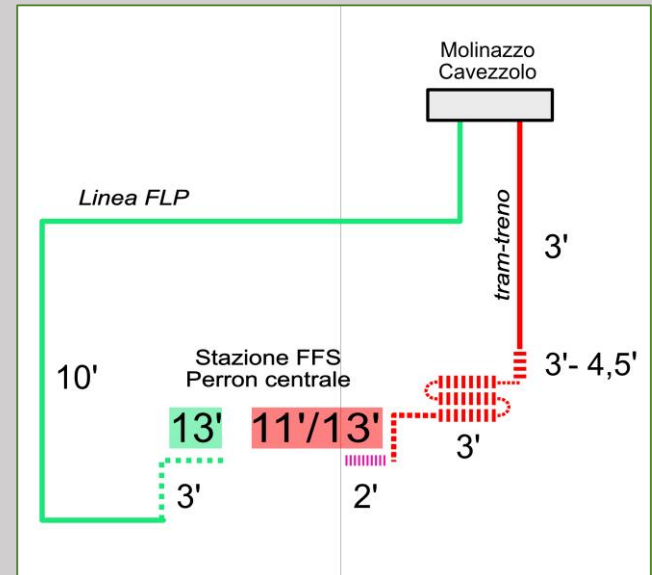
Costa di più smantellare la FLP che mantenerla in esercizio

# Non sarà un ramo secco

- Se la linea sarà integrata nel sistema tram-treno essa manterrà una **forte utenza**
  - Più della metà degli utenti del Piano del Vedeggio e del Malcantone sono diretti alla stazione FFS di Lugano, e viceversa.
  - **Nel 2030**, anche dopo la costruzione della galleria Bioggio-Lugano, potrà avere **8000 passeggeri** al giorno (oggi ne porta 6000).
  - **I tempi di viaggio** da Molinazzo (Bioggio) alla stazione FFS **sono simili**
    - sia usando la linea di collina
    - che la linea del tram-treno (galleria e scale mobili).



Sviluppo dell'utenza previsto a Bioggio nel 2030



Paragone dei tempi di viaggio: FLP - TT

# La linea FLP di collina è opera utile e di valore

## 1. Utile:

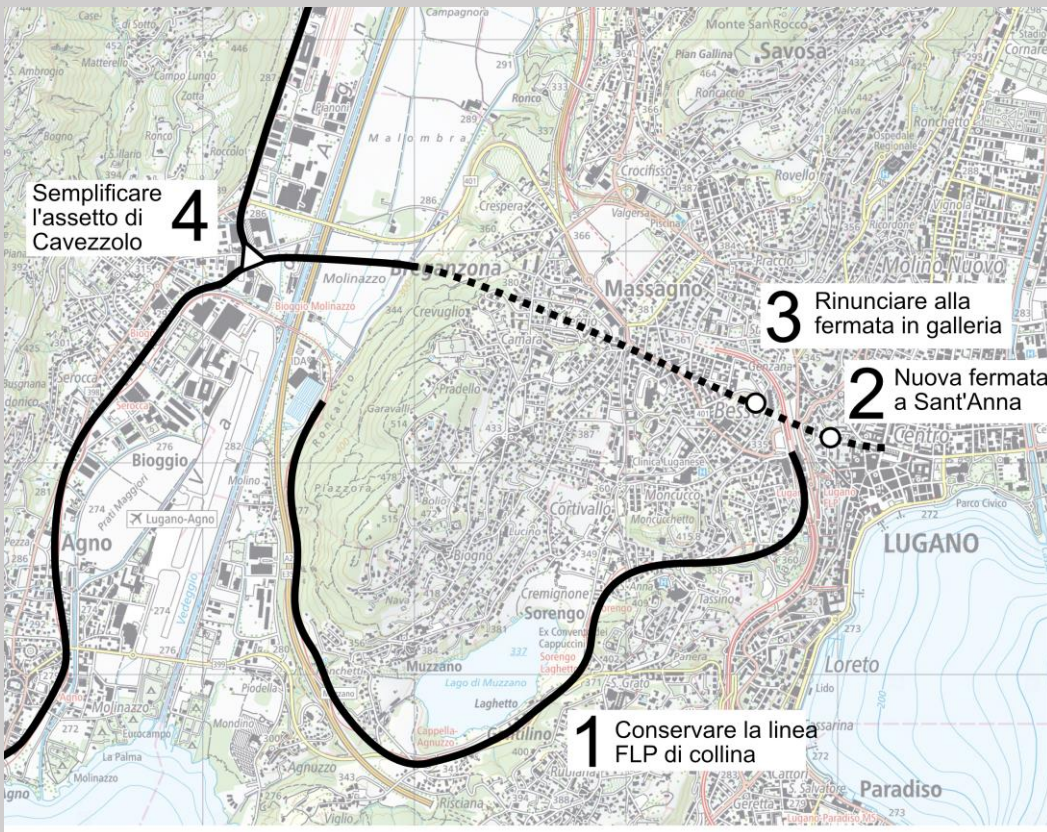
- Più della metà dei passeggeri del Piano del Vedeggio e del Malcantone useranno la FLP per raggiungere la stazione e i treni FFS.
- Serve bene e senza intralci una zona dell'agglomerato di 5000 abitanti.

## 2. Di valore:

- *Ha valore storico e simbolico*. Fu realizzata nel 1912 da Agostino Soldati (giudice del tribunale federale e fondatore del Corriere del Ticino) che riuscì ad unire i due gruppi promotori concorrenti, uno liberale l'altro conservatore.
- *Ha valore paesaggistico*. Percorre una magnifica plaga, con attrattive viste panoramiche.
- *Ha valore turistico*. Porta i turisti e gli escursionisti a visitare villaggi, nuclei storici e zone di svago e costituisce un necessario supporto alla rete dei sentieri e dei percorsi pedonali.

# Migliorare il progetto tram-treno

- Il metodo di elaborazione del progetto è stato più che discutibile:
  - Aggiramento degli ostacoli, invece del loro superamento
  - Nessun ascolto, né disponibilità al dialogo
- È auspicato un miglioramento del progetto in punti importanti

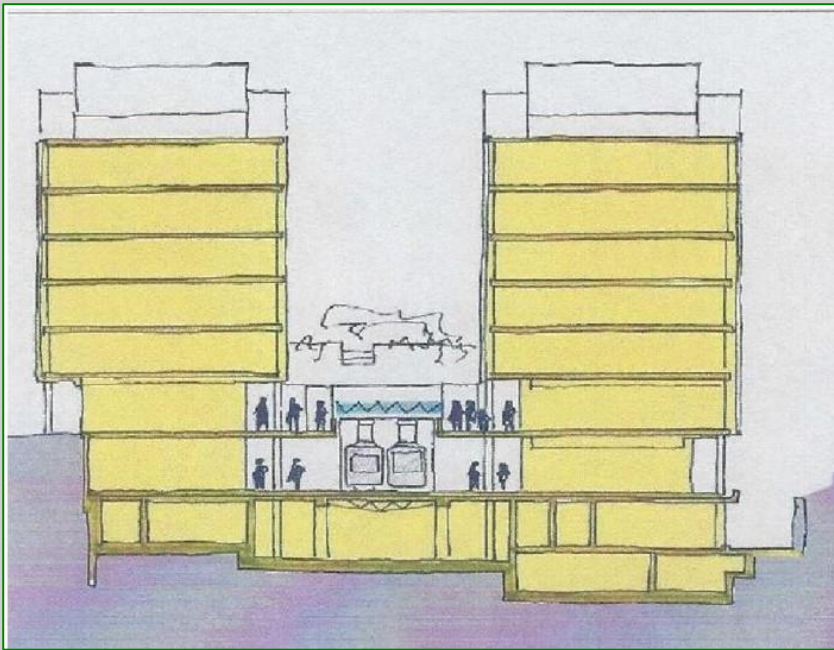


Migliorie proposte

# Fermata a Sant'Anna invece che sotterranea

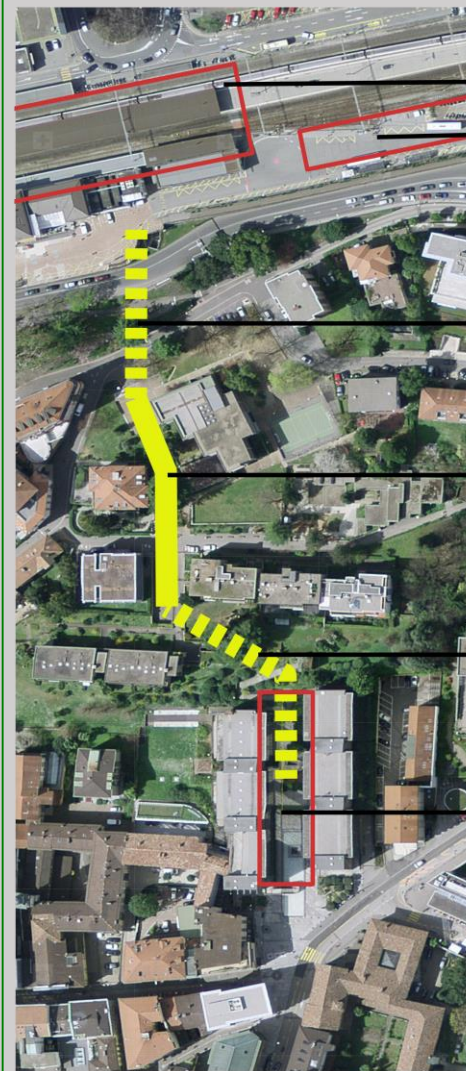
## Fermata tram-treno a Sant'Anna

- Fermata richiesta dal Mun. di Lugano
- Alleggerisce la fermata di Lugano Centro.
- Grande importanza urbanistica
- Può essere realizzata al PT o al piano -1
- Scale mobili utili per la città e la collina
  - Elevatissime frequenze pedonali:  
**1800 persone** in 15 minuti



Progetto arch. Paolo Fumagalli

## Scale mobili per la stazione FFS



Stazione FFS

Nuova SUPSI

Rampa già progettata  
Ascensore obliquo

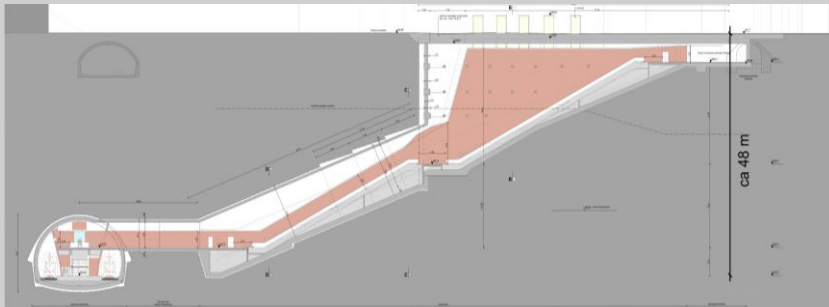
Tratto pianeggiante  
ev. marciapiede mobile

Scala mobile  
Ascensore obliquo

Sant'Anna  
Fermata del tram-treno

# Rinunciare alla fermata sotterranea

- Mantenendo in esercizio la linea di collina e prevedendo una fermata a sant'Anna  
**l'importanza della fermata sotterranea cala drasticamente (i passeggeri si riducono a meno della metà)**
- **Costo molto elevato: 30 mio CHF e oltre**, spazi ristretti, non dimensionati per eventuali tappe successive del tram-treno
- Insicurezza e disagio percepiti soggettivamente.
- Passeggeri e ingegneri ritengono che se si può evitare, è *meglio evitare* di costruire una fermata in caverna e scale mobili in cunicolo
- I lucernari previsti in mezzo a Via Basilea possono intralciare la circolazione stradale e costituire una grave ipoteca
- Sono state progettate due versioni delle scale mobili:
  - Versione 2018, discenderia in linea. Oggi superata
  - Versione 2019, discenderia a Zig Zag, tre rampe di scale mobili.
- Le considerazioni fatte restano valide. L'ultima variante non è meglio.



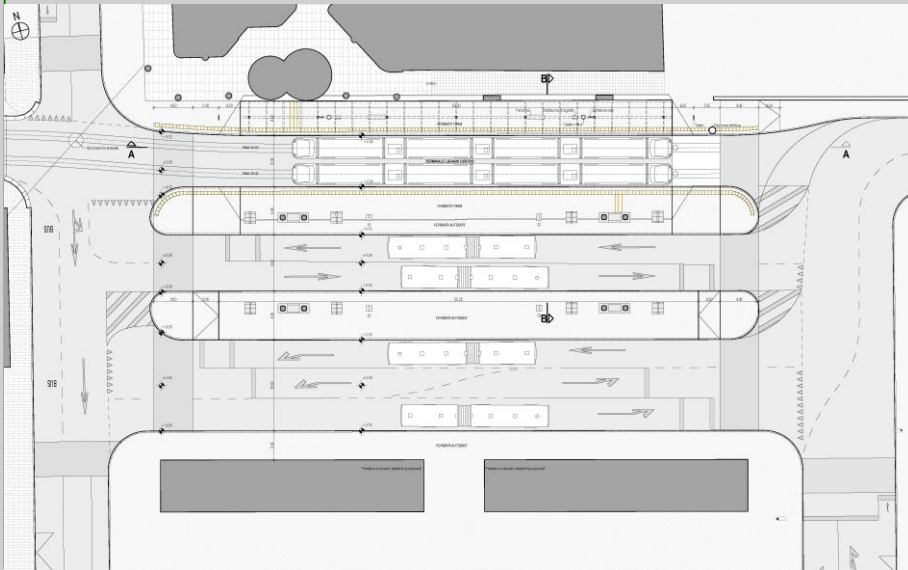
# L'attestamento in centro città

- Non in superficie, perché:
  - Occupa grande spazio, prezioso per l'urbanistica cittadina
  - È fonte di disturbi all'esercizio del TT, causa ritardi e disfunzioni
  - Il tratto di 200 m su Corso Pestalozzi costituisce l'unico elemento tranviario su una rete ferroviaria di 18 km.
  - Disturba la puntualità e l'affidabilità dell'intero sistema.

## ■ Ma sotterraneo

- Assicura una migliore qualità dell'esercizio e dello spazio urbano
- Ha costi sopportabili (20-30 mio CHF)
- Ha migliore accettazione nella popolazione

Con l'attestamento sotterraneo  
lo spazio per il traffico si riduce  
Aumenta quello per la città



# Correggere l'interscambio di Cavezzolo

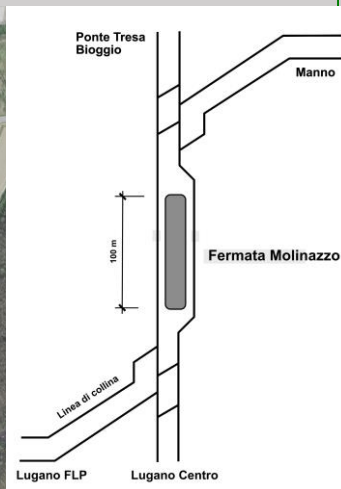
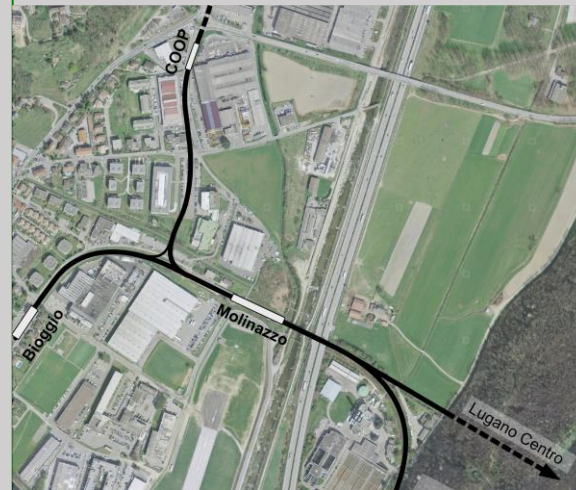
## ■ Non così

- L'impianto sminuzza il territorio rendendone difficile l'uso razionale
- Gli interscambi tra le linee sono difficili e pericolosi per i passeggeri
- La lunghezza delle fermate (50 m) limita l'uso di convogli doppi (splitting)
- Per raccordare la linea di collina si deve costruire un raccordo di quasi un km  
Maggior tempo di viaggio – maggiori costi
- I lunghi viadotti (700 m) sono deturpanti

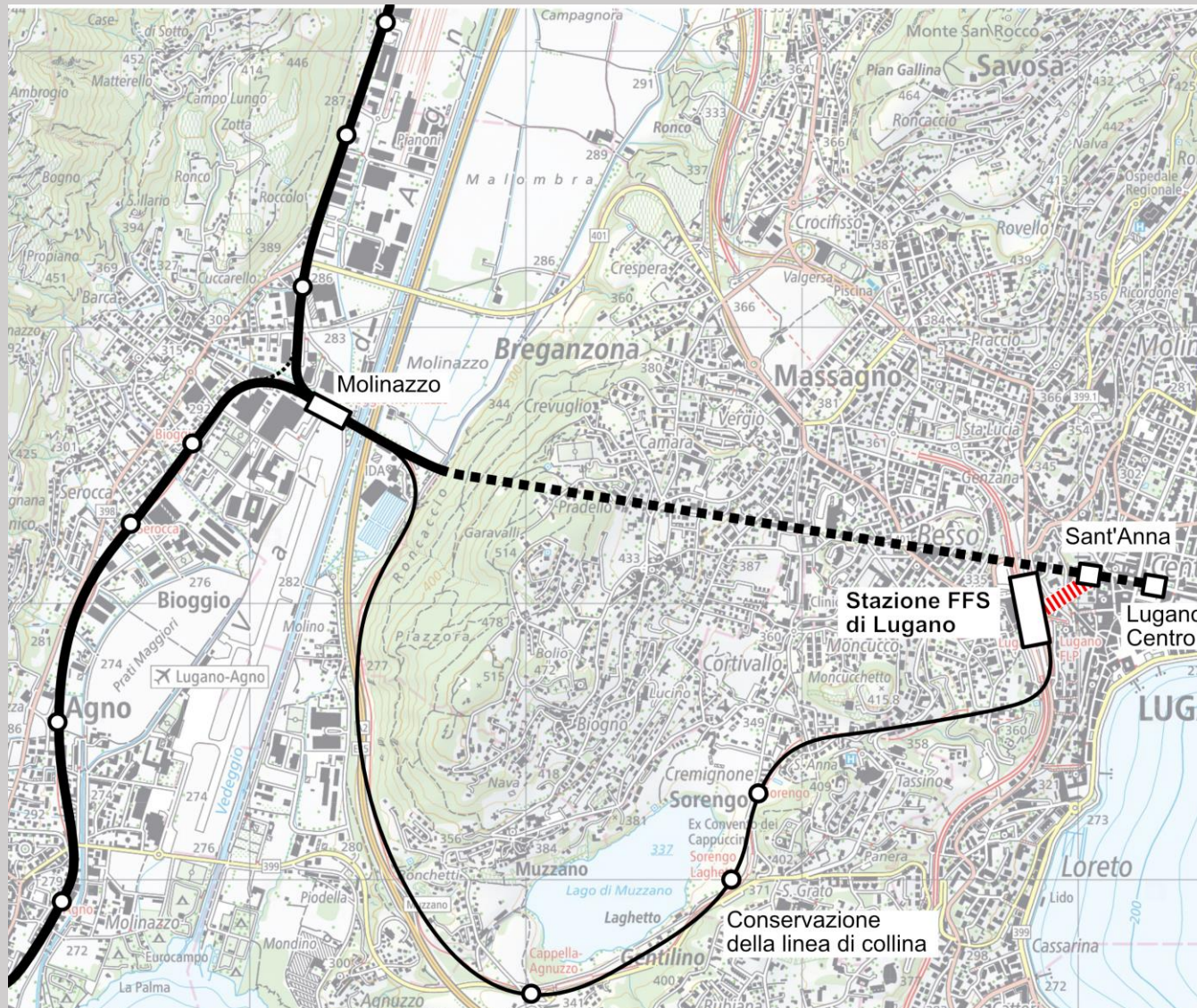


## ■ Ma così

- Lasciare il tracciato dove è.
- Fermata semplice a due binari che permette l'interscambio diretto
- Non frammenta il comprensorio edificabile
- Evita i lunghi e vistosi viadotti
- Costa 30 mio CHF in meno



# Le migliorie consigliate darebbero al progetto un assetto solido ed essenziale



# Conclusione

1. Ci sono tutti gli argomenti per chiedere la conservazione della linea FLP di collina e la correzione del progetto tram-treno
2. Il sostegno dei Comuni della collina (e anche di altrove) è molto importante
3. Ci rivolgiamo al GC affinché sostenga la richiesta e decida di mantenere in esercizio la linea FLP di collina



Sorengo



Muzzano



Collina d'oro



Associazione traffico e ambiente



Cittadini per il territorio del Luganese



STAN Heimatschutz Ticino